

УДК 656.073.235(4+5)

Т.Н. Сакульева

А.А. Перминова

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Аннотация. Рассмотрены основные транзитные коридоры по доставке грузов между странами Европы и Азии. Выделены «узкие места» при организации международных железнодорожных транзитных перевозок по Транссибирской магистрали.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, контейнерные транзитные перевозки грузов, конкурентоспособность транспортных коридоров.

Tatyana Sakulyeva

Anastasia Perminova

CONTAINER TRANSPORTATIONS BETWEEN EUROPE AND ASIA

Annotation. The main transit corridors on cargo delivery between the countries of Europe and Asia are considered. «Bottlenecks» of using the Trans-Siberian Railway at the organization of the international rail transit transport are allocated.

Keywords: Trans-Siberian Railway, container transit transportation of goods, competitiveness of transport corridors.

В условиях рыночной экономики на первый план выходит необходимость повышения качества транспортного обслуживания на основе применения прогрессивных технологий перевозок, предоставления принципиально новых конкурентоспособных транспортных услуг. Это обусловлено в первую очередь наличием реальной конкуренции между различными видами транспорта. Не полностью используемые производственные мощности и одновременно высокая потребность в обновлении технических средств железнодорожного транспорта вызывают необходимость проведения мероприятий, направленных на улучшение финансово-экономического состояния отрасли. В связи с этим в настоящее время наиболее актуальным направлением в отрасли транзитных железнодорожных перевозок является поиск возможных способов повышения конкурентоспособности перевозок, а также поиск путей обеспечения экономической стабильности и улучшения финансово-экономических показателей работы.

Перспективной областью привлечения дополнительных объемов перевозок являются международные транзитные перевозки грузов, где в последнее время особенно активизировался морской транспорт. В настоящее время основной объем перевозок между странами Европы и Азии осуществляется морским путем через Суэцкий канал. Острая конкурентная борьба между судоходными компаниями привела к ускоренному обновлению транспортного флота, и, как следствие, более высокой скорости, технологичности и экономичности перевозок. Срок доставки грузов на этом маршруте протяженностью 21 тыс. км составляет 30–35 дней. С другой стороны, сухопутный мост между Европой и Азией по Транссибу намного короче – всего 11–12 тыс. км [9]. Транссибирская железнодорожная магистраль является важнейшим сухопутным маршрутом, соединяющим два мировых экономических центра – Европу и Азию – и тем самым способствующим развитию международных перевозок [4]. Коридор «Транссиб» проходит по следующему направлению: Центральная Европа–Москва–Екатеринбург–Красноярск–Хабаровск–Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею).

Однако иностранных грузовладельцев не удовлетворяет качество транспортного сервиса на российских магистралях. Длительное время из-за отсутствия современных информационных технологий не обеспечивались требования грузовладельцев по предоставлению информации о дислокации контейнеров. Имели место хищения и несвоевременная доставка грузов по железной дороге. Все это

привело к перераспределению объемов перевозок транзитных грузов с Транссибирского на Трансокеанский маршрут по deep sea (*англ.* дальние морские перевозки) через Суэцкий канал.

В сложившихся рыночных условиях, где имеет место конкурентная борьба за доставку груза различными видами транспорта, ОАО «РЖД» направило все усилия на развитие Транссибирской магистрали. В настоящее время развитие Транссиба осуществляется в рамках проекта: «Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и сортировочных станций». Программа развития магистрали предполагает строительство вторых главных путей, обходов почти всех основных железнодорожных узлов, проведение электрификации на многих участках сети железных дорог и модернизацию цифровой технологической сети [3].

Для того чтобы Транссиб смог стать конкурентоспособным традиционному морскому маршруту, необходим конкурентоспособный уровень сервиса. Основными причинами, сдерживающими дальнейшее увеличение перевозок грузов по Транссибу, являются «узкие места» железнодорожной инфраструктуры магистрали, которые не позволяют в полной мере реализовать ожидания грузовладельцев по скорости доставки грузов.

Особый интерес у грузовладельцев, в том числе иностранных, вызывают регулярные ускоренные контейнерные поезда, курсирующие по Транссибу. Несмотря на определенные узкие места и недостатки в организации движения и техническом обеспечении, уже сегодня ускоренные поезда способны доставлять контейнерные грузы любого назначения и габаритов от Тихого океана до западных границ страны за 10–11 дней, т.е. со скоростью более 1000 км в сутки. Экономическая эффективность доставки грузов ускоренными контейнерными поездами, также как и любого другого способа транспортировки, зависит от загруженности подвижного состава, оборачиваемости вагонного и контейнерного парков, минимизации порожнего пробега. В целях достижения максимальной эффективности запускаются ускоренные контейнерные поезда на устойчивых направлениях контейнеропотоков. К подобным направлениям относятся транспортные линии, связывающие контейнерные терминалы крупнейших морских портов с основными транспортными узлами железнодорожной инфраструктуры.

Ускоренные контейнерные поезда из Дальневосточных портов России (Восточный, Владивосток) курсируют по ряду направлений Транссибирской магистрали: Новосибирск, Екатеринбург, Москва. Однако под накоплением необходимого количества вагонов для формирования ускоренного контейнерного поезда контейнеры грузовладельцев могут простоять в порту от нескольких дней до нескольких недель. Таким образом, экономя время доставки контейнера по железной дороге, грузовладелец теряет время в ожидании накопления ускоренного контейнерного поезда в порту погрузки. Обеспечение регулярного контейнеропотока по Транссибирской магистрали позволит оптимизировать сроки доставки груза по железной дороге. Ускорение формирования контейнерного поезда можно достичь, обеспечив консолидацию грузов различных отправителей на одном направлении.

Географическое положение России в значительной степени предопределяет стратегию и политику Российской Федерации, ее экономическое развитие. Занимая центральную часть Евразийского континента, Россия объективно призвана играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Ее одновременное присутствие в Европе и Азии влияет на содержание экономических, политических, культурных процессов в данных частях света. Занимая выгодное географическое положение, имея выходы к морям, а также обладая системой космической, воздушной, морской навигации, Россия владеет и уникальными возможностями участия в международном транзите. Формирование на территории России конкурентоспособных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам страны.

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели укрепления позиции в современном динамично

развивающемся мире. Целый ряд стран, особенно европейских, таких как Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, государства Прибалтики, обладая относительно небольшой территорией, используя выгодное географическое положение, давно превратили транзит в существенные статьи доходов своих бюджетов.

Рассматривая географическое положение России в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, можно сделать практически безошибочный вывод: доставка товаров в Европу через Россию будет осуществлена быстрее. Достаточно отметить, что расстояние по трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших западноевропейских портов почти в два раза длиннее, чем по маршруту, пролегающему через Транссибирскую магистраль [6].

Более короткое время доставки грузов из Азии в Европу через Трансисиб при всех прочих равных условиях является важным конкурентным преимуществом России в организации международных транзитных перевозок. Скорость доставки грузов по российским железным дорогам существенно возросла за последнее время. ОАО «РЖД» совместно с дочерним предприятием ПАО «ТрансКонтейнер» запустили проект «Трансисиб за 7 суток» – это комплекс технологических мер по обеспечению скоростной доставки контейнеров от Дальневосточных портов к западным границам России. Проект «Трансисиб за 7 суток» предусматривает движение контейнерных поездов со скоростью до 1500 км/сутки. Для того чтобы поезд проехал 9 тыс. км за семь суток, проект предусматривает уменьшение стоянки скоростных контейнерных поездов по расписанию за счет улучшения работы локомотивного депо, создание транспортно-логистической инфраструктуры, позволяющей отменить ограничения скорости по горловинам и главным путям станций ниже 80 км/ч, сокращение количества технических осмотров поездов с семи до трех и многое другое [8].

Географическое положение России уникально. К востоку и югу от России сложилось пространство Азиатско-Тихоокеанского региона (Китай, Корея, Япония, Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур, Австралия, Новая Зеландия, Камбоджа, Таиланд и ряд других государств) со своей экономической и военно-политической структурами – Азиатско-Тихоокеанским экономическим сотрудничеством (АТЭС) и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). На долю этих государств приходится 50 % мирового населения, 56 % мирового валового продукта, 45 % мирового экспорта и 45 % мирового импорта. В силу культурных и цивилизационных особенностей этих стран они стали местом сосредоточения основных центров товарного производства, центров формирования товарных потоков [1].

Рынки потребления в силу различных причин культурного и исторического характера, сосредоточены в Западной, Восточной и Центральной Европе, в Скандинавских странах. Товаропоток из центров мирового производства в центры мирового потребления постоянно растет.

Контейнерный трафик в направлении Европа–Азия–Европа сосредотачивается пока на трансокеанском маршруте. Основные грузоотправители в Юго-Восточной Азии – Китай, Япония, Корея – концентрируются на отправке контейнеров морем. России предстоит большая работа по предоставлению наилучших условий грузовладельцу дорогого товара, который потребует от перевозчика резкого сокращения времени доставки. Транссибирская магистраль – стратегический потенциал страны, ключевое звено, связывающее транспортные системы Азии и Европы [2; 8].

Для повышения конкурентоспособности Транссибирской магистрали по сравнению с южным океанским маршрутом разработаны графики движения и планы формирования ускоренных контейнерных поездов. Государственным таможенным комитетом России введен упрощенный порядок декларирования перевозимых грузов в контейнерах по Транссибу [5].

Продолжается модернизация транспортной инфраструктуры в части контейнерных терминалов в соответствии с мировыми стандартами для переработки 40-футовых контейнеров, развитие железно-

дорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР, усиление железнодорожных подходов к морским портам[5].

Однако предстоит еще решить значительный круг задач, среди которых: обеспечение сквозных конкурентоспособных ставок; обеспечение стабильного, конкурентоспособного транзитного времени за счет организации курсирования маршрутных поездов строго по расписанию; обеспечение сохранности грузов; снижение стоимости морского фрахта на линии, организующие доставку контейнеров из портов Японии и Китая в порт Восточный, ускорение обработки контейнеров в порту Восточный.

Библиографический список

1. Кацман, Ф. М. Проблемы функционирования международных транспортных коридоров / Ф. М. Кацман, Е. А. Королева. – СПб. : Акад. транспорта РФ. – 2006. – 284 с.
2. ОАО «РЖД» запускает регулярный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов «Транссиб за семь суток» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=81981 (дата обращения : 08.11.2015).
3. Российские железные дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=3328&id=68502 (дата обращения : 08.11.2015).
4. Савин, В. И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом / В. И. Савин. – М. : Юнити, 2006. – 398 с.
5. Садиков, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М. : Юридическая литература, 2008. – 564 с.
6. Сакульева, Т. Н. Транссибирская магистраль как одна из составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики России / Т. Н. Сакульева, П. В. Метелкин // Вестник университета. – 2015. – № 7. – С. 123–127.
7. Сакульева, Т. Н. Проблемы и перспективы развития транспортного коридора «Транссиб» / Т. Н. Сакульева, Н. С. Матвеева // Вестник транспорта. – 2014. – № 11. – С. 8–15.
8. Саркисов, С. В. Организация перевозок во внешнеэкономических связях / С. В. Саркисов. – М. : Юридическая литература 200. – 732 с.
9. Транссиб составит конкуренцию Суэцкому каналу [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&page5049_3049=6687&refererLayerId=5049&id=5482 (дата обращения : 08.11.2015).